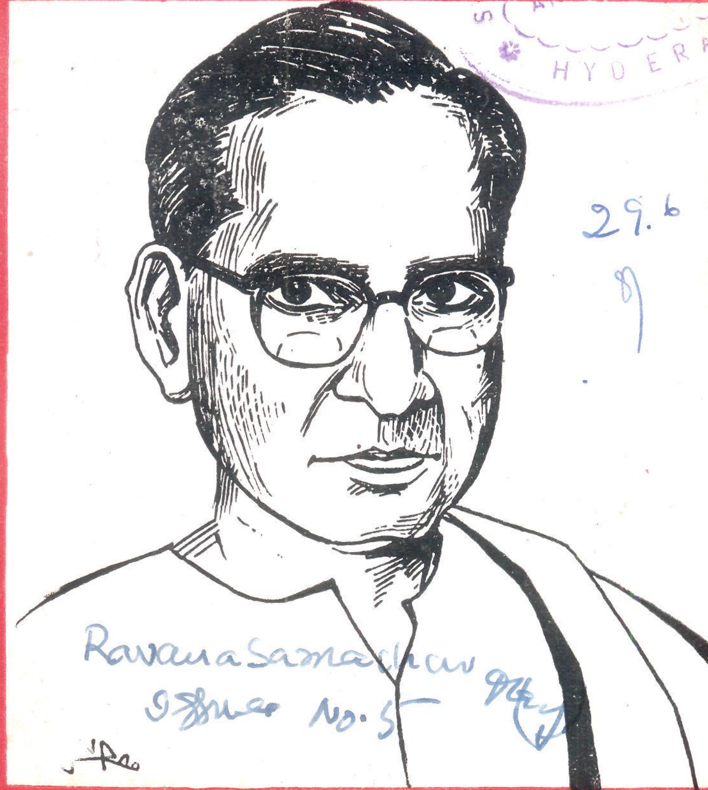
రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

A TELUGU TRANSPORT MONTHLY

సంపుటి 6
సంచిక 5
మే
1963



रवाणा समाचार

సాలుచందా 3 రూపాయిలు

విడి 25 న.పై. ప్రతి

సంపుటి 6

సంచిక 5

ఫోన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్డ్ నెం.

A-103



ధరల నదుపులో

ఉంచేందుకు

సహాయపడండి.

*　*　*

దేశరక్షణకోసం

పొదుపుచేయండి.

ఎడిటర్: జిల్లేపల్లి భాస్కరరావు.

శ్రీ శోభకృత్ నామ సంవత్సర వైశాఖ శు॥ అష్టమి బుధవారం 1—5—63

పునః పరిశీలన

ప్రతిమానవుడు తన పనిని తానుగా నిర్వర్తింపవలసి వచ్చినప్పుడు పునఃపరిశీలన ముఖ్యము. అదేవిధంగా మనంచేసే ప్రతిపనిని గూర్చి ఇతరుల ధోరణినిగూడ గమనింపవలసిన అవుసరంవుంది. ఆ విన్నసంగతిని మనసులో మననంచేసుకుంటూ మనచేత నిర్వర్తింపబడిన పని ఎంతవరకు ఇతరులధోరణికి యదార్థఫలస్థితికి భిన్నంగావుందో గ్రహించగలగాలి. మనం చేసే పనులవల్ల అనుకున్న ఫలితం రాకపోయినా, సక్రమవిధానం సాగకపోయినా మన పథకంలో మార్పుచేసే అగత్యం కలుగుతుంది. ఈ మార్పును గుర్తించి వర్తింపజేసేవారైనా ఇత రుల వాదులకు, వాదనలకు కొంతతావిచ్చి గ్రహించదగిన సత్యాన్నిగుర్తించి మరీ ముందుకు సాగటం అవుసరం.

మంత్రి శ్రీ పి. వి. నరశింహారావుగారు ఈ మధ్య విజయవాడలో పత్రికలలో పనిచేసే వర్కింగ్ జర్నలిస్టులసంఘాన్ని ఉద్దేశించి చెప్పి నప్పుడు వార్తలందించేవారు వర్గముఠాతత్వాలకులోబడి యదార్థానికి మారుకళలు తీర్చి వార్తల సేకరించటంవలన తీవ్రపరిణామం రాగలదని, అట్టివ్యవస్థను పరితీర్చిదిద్దమని ఉద్బోధించారు. మానవ మనోపరిధిలో శాస్త్రీయంగా వాతావరణ ప్రాబల్యంవలన అనగా అతగాని

పరిసరాల ప్రాబల్యంవలన కొన్ని కొన్ని అభిప్రాయాలు అతుక్కుపోతాయి అంతేగాని ఒక్కొక్క సంఘటనచూచి ఒక్కొక్కవ్యక్తి ఒక్కొక్కతీరుగా భావించటం కద్దు. కాబట్టి ప్రచురించబడేవార్తలు, వారి వారి అనుభూతికి అవగాహనకు, మారురూపాలౌతవి గాని కావాలని తెచ్చే వర్గీయతత్వాలు కాజాలవు. ఒక వర్గాన్ని అంటిపెట్టుకొని వ్యాఖ్యానాలుచేసేవారి మాటకు వార్తలందించేవారి వ్రాతకు నిజమైన జర్నలిష్టు పూర్తిదోహదాన్ని కలుగజేయలేడు. జర్నలిష్టు ఎందుకు గుర్తింపబడాలి అంటే. వారు సాముదాయక ప్రపంచపరిస్థితులను పునఃపరిశీలిస్తూ ఎప్పటికప్పుడు వాస్తవాన్ని విపరీత భాగాలలో లేక భావాలలో కలసిపోకుండా "తస్మాత్ జాగ్రతః" అనే హెచ్చరికనుచేసే నిమిత్తము పూర్తిగా కృషిసాగిస్తారు. ఈయదార్థము అట్లావుంచి "వినదగు నెవ్వరుచెప్పిన" అనే ఆర్యోక్తిసిగమనిస్తే మంచిగానీ చెడ్డకానీ ప్రతివార్తనీ వ్యాఖ్యానాన్నిగమనించి మనము మన ప్రవర్తనలో దోషాలను తగ్గించుకోటానికి పూర్తిగా ప్రయత్నించడము. అత్యవసరమై గోచరిస్తుంది. ఏది ఎట్లావున్నా మన మంత్రి నరసింహారావు గారి సలహా సర్వదా పాటింపదగినదే. దీనివలన మన ప్రవర్తనలో పునఃపరిశీలన ఏర్పడి అజాగ్రత్తను, జాగ్రత్తగాను జాగ్రత్తను అతి జాగ్రత్తగాను పాటింపగలిగే అవకాశముఫుంది.

తప్పులు ప్రతిమనిషీ చేస్తుంటాడు. కాని వానిని దిద్దుకోవాలని ప్రయత్నముచేయటము మానవుడుచేయలేనిపనిగాకనిపిస్తుంది. మానవుడు చేయలేనిపనంటూ లేదు కానీ ఎందుచేతనో మానవుడు తన తప్పులను తాను దిద్దుకోలేక పోతున్నాడు. యిక యితరులతప్పులు లెక్కపెట్టమంటే మానవునిలో ఎక్కడలేని చైతన్యము యిట్టే శోభిస్తుంది. దీనివలననైనా మానవ ప్రగతి కొంతవరకు ముందంజవేసేందుకు అవకాశము వుందేమోనని అభిజ్ఞుల భావన."

తప్పొబ్బప్పుల గమనికకంటే తనస్థానమేమిటో, అందుకు విధించబడిన ధర్మమేమిటో అర్థముచేసికొంటూ దానిని ఆచరించటములో ఎంతవరకు కృతకృత్యులమయ్యామో, గమనింపగలిగితే ఆ వ్యక్తులుచేపట్టిన ఏకార్యమైనా దిగ్విజయంగా సాగిపోతుంది. ఏపనినైనా పరిపాటిగా సాగించాలంటే మానవుడు అలవాటు అనే గాడిలో సాగి నడవాలి. అలవాటు తప్పిపోతే అలసటగలిగి ఆయా పనులయందు మానవునికి అలసత ఏర్పడుతుంది

స్వతంత్ర్యము రాకముందు పరులరాజకీయ తంత్రములో మనంపడి నలిగినరోజుల్లో దేన్ని సాధించాలన్నా మనలో ఒకచైతన్యము, సంఘీభావము కలసికట్టుపనితనము కనిపించేది. చెప్పినవిషయాన్ని చెప్పినట్టుగా చేయటానికే మనము లక్ష్యంతో పాటుబడేవాళ్ళం, స్వాతంత్ర్యము వచ్చినతరువాత మనలో కలిమిడి భిన్నమార్గాన్నిబట్టింది. పెడదారిపట్టిన యీ ధోరణి ప్రణాళికా విజయానికే దెబ్బతీసింది. మనలో అతిమంచితనము అలవాటై పోవటముతో మంచికై సాగించేపనులు దెబ్బతినిపోయాయి. మొదటి పంచవర్ష ప్రణాళికా కాలములో వ్యవ

సాయిక ప్రాధాన్యతలోసాగిన భారతీయుల లక్ష్యం, రెండవప్రణాళిక కాలములో పరిశ్రమల పరమైపోయింది. మూడవప్రణాళిక వచ్చేటప్పటికి అనుభవమార్గాలు వేరై అధికార సాంప్రదాయంతీరై సామాన్య ప్రజా సంక్షేమము తారు మారైపోయింది. గట్టిపునాదులపై గొప్ప మేడలుకట్టాలనే సిద్ధాంతము చేసినపనిని తిరిగి చేయిస్తూ మూడవప్రణాళికలో వ్యవహారమంతా మొదటికే వచ్చేటట్లున్నది.

ప్రణాళికా సాధనకు పరిశ్రమాభివృద్ధి అందుకు రవాణాసౌకర్యాల పెంపుదల లక్ష్యసిద్ధిలో సాగింపబడాలని ప్రణాళికా సూత్రకారులందరూ ఆమోదించి ఆదరించారు. యింతలో ప్రయివేటు పబ్లిక్ రంగాలు అనే రెండువ్యవస్థలు రాజ్యాంగలక్ష్యానికి రెండుచేతు లైనప్పటికి ఈ రెంటి పరిరక్షణ పోటీగామారింది. దాంతో సాముదాయక సంరక్షణదెబ్బతిని వ్యక్తిస్వార్థం మాత్రమే ముందడుగు వేయకలిగింది. అధికార అనధికార ప్రమేయము పెద్దగాపనిచేసి మానవుల లోని నైతికవ్యవస్థనే తల్లక్రిందుచేసినై.

రైలురవాణా - రోడ్డురవాణా రెంటికి పోటీ వచ్చింది పెంపుదల పొందటానికి బాగా సావకాశమువున్న రోడ్డురవాణా వెనుకంజ వేసింది. దేశీయ జలరవాణా అభివృద్ధి చెందలేదనే చెప్పాలి. నౌకారవాణా, విమానరవాణా రెండు ప్రభుత్వపరమవుటవల్ల ప్రజాహితం వాటికి చేకూరలేదు. యివి వాడకానికి ప్రజలకు అందుబాటులోవున్నా వాడుకునే అవకాశము తక్కువగానేవున్నది. ప్రతి సంవత్సరము పునః పరిశీలన జరిగేటప్పుడు జాతి రక్షణకు, జాతి మనుగడకు జాతిని వుజ్జీవితము చేయటానికి పల్లెసీమల నుండి పట్టణాలకు, వ్యవసాయ విభాగాలనుండి పరిశ్రమల ప్రదేశాలకు అక్కడనుండి మార్కెట్లకు, అచటినుండి వినియోగదార్లవద్దకు సులభ సదుపాయ రవాణా సిద్ధాంతాలు అవసరమని గుర్తింపబడుతూనే వున్నవి. వీని అభివృద్ధి మాత్రము విచారించేటప్పుడు ఈ విధానానికి విశాల దృక్పథాన్ని ప్రభుత్వము ఆమోదించలేకపోవటమువలన అభివృద్ధి ఎంతగానో దెబ్బతింది.

దేశంలో అత్యవసర పరిస్థితులే ఏర్పడ్డవనుకొంటూ అధికమైనపన్నులను ప్రభుత్వమువారు ప్రజలపైన, పరిశ్రమదారులపైన వెయ్యటము వల్ల అభివృద్ధికికావలసిన వుత్సాహము అందటంలేదు. యిది ఒక ముఖ్యకారణంగానే కనిపిస్తుంది. అట్లాగే జిల్లాలలోను రాష్ట్రాలలోను జాతీయ రవాణా రహదారులపైన దేశవ్యాప్తముగా ప్రభుత్వము మంచిరోడ్లులేవని గుర్తించి గూడ అధికబరువులను చేరవేసే మోటారు బళ్ళను నడవనివ్వటమువలన రోడ్లస్థితిమరీదెబ్బతిన్నది. అధ్వానపురోడ్లు బాగుచేయని కారణముగా లేక ఆలశ్యముగా బాగుచేయుటవలన సులువురహదారి రవాణా పూర్తిగా దెబ్బతిని, ప్రణాళికా లక్ష్యాన్ని పాడుచేసి పరిశ్రమదారుల వ్యవస్థ దెబ్బతీసింది. తద్వారా ప్రజలు రవాణా సౌకర్యాలను వుపయోగించుకోలేకపోతున్నారు.

చట్టనిర్మాణ విషయంలోకాని, శాస్త్రీయంగా సిద్ధాంతాలను ఆచరణలో పెట్టటంలో కానీ ప్రభుత్వము ప్రజాసన్నిహితంగా నియమిత సూత్రావళి ననుసరించి రాజ్యాంగాన్ని లాగలేక పోతున్నది. మారని పాత పద్ధతులలో క్రొత్త వుత్సాహాన్ని కుదువపెట్టి యువక రక్తపు పరుగులో విజయాన్ని సాధించాలనుకోవటం మన ప్రగతిని దెబ్బతీయటమే ఔతుంది.

రక్షణ కార్యక్రమములో ముఖ్యముగా విస్తృత ప్రణాళికాభివృద్ధికంటే నియమిత విధి నిర్వహణ గొప్ప పాత్రకలిగివుంది. విధి నిర్వహణలోని విస్మరణే అభివృద్ధి నిరోధకమనిచెప్పాలి.

అంతేగాక ప్రభుత్వరంగములో జారీచేయబడే ప్రతిమార్పు ప్రజాశ్రేయస్సు దృష్టాచేయబడాలి. అలా చట్టరూపంగా తెచ్చే ప్రతి భావాన్ని ప్రజలందరికీ అవగతమయ్యేందుకు ఓపికగా ప్రచారముచేయబడాలి. ప్రజలందరికీ అవగతమైన ఏచట్టమైనా తిరిగి తిరిగి ఎమెండుమెంటు కోరకుండా ఆచరణ సాధ్యముగా అలవరుచుకొనేందుకు అవకాశాన్ని పెంపొందించవచ్చు. డ్రైవర్ల అజాగ్రత్తవల్లే అధికంగా రోడ్డు ప్రమాదాలు కలుగుతాయంటూ ప్రపంచములో విజ్ఞానులెందరో శలవిచ్చారు. ప్రమాదాలను తగ్గించాలంటే సరిచేయబడవలసిన యితరవిషయాలెన్ని వున్నా జాగ్రత్తగా, ప్రమాద నివారణ దృష్టితో ప్రతిక్షణము ప్రమాదము జరుగునేమో అనుభావన గుర్తించి బండ్లను నడిపే డ్రైవర్ల అలవాటు పెంపొందించినట్లయితే ప్రమాదాల నివారణకు ఎక్కువ వీలు కలదు. అదేవిధంగా అవినీతి మార్గంలో అనుసరణ సాగించే ఏచట్టంగానీ అవినీతిని ప్రేరేపించి అనుసరణకు బదులు అనుకరణ కలిగిస్తుంది. అనుకరణవలన చేసిన తప్పునే తిరిగి చేస్తాము. దీన్ని నివారించటానికి గూడ పునఃపరిశీలన అనగా తాను చేసిన పనిని సత్యదృష్టితో ప్రజాశ్రేయస్సు కొరకు ప్రభుత్వరక్షణ కొరకు తిరిగి తిరిగి విమర్శించుకొని తనలోని తప్పులను తాను దిద్దుకుంటూ యితరులకు ఆదర్శ ప్రాయంగా బ్రతుకగలిగినరోజున ప్రతిభారతీయుడు దేశరక్షణ కార్యక్రమములో పెట్టని గోడగా నిలబడకలిగి దురాక్రమణదారుల దౌష్ట్యాన్ని ఎదురించకలుగుతాడు. యితర రకములైన ధనాలకన్న దేశరక్షణకొరకు భారతీయులకు గుణ ప్రధానమే ముఖ్యము. ప్రతివారు పునఃపరిశీలన చేసికొని దేశరక్షణకు దోహదమయ్యెదరుగాక !



మంత్రి రాజబహదూర్ సలహా

రాష్ట్రాంతర రవాణాసమస్యలను సక్రమంగాను, సులువుగాను పరిష్కరించుకునేందుకు దేశంలో కొన్నికొన్ని రాష్ట్రములవారు జోనలు ట్రాన్స్‌పోర్టు కార్పొరేషన్‌లను యేర్పరుచుకొని వ్యవహరించడం మంచిదని శ్రీ రాజబహదూర్-బీహారు, ఒరిస్సా, పశ్చిమబెంగాల్, అస్సాం రాష్ట్రములవారికి తెలియబర్చారు. యీవిధమయిన కార్పొరేషనులు సౌష్టవంగాను, ఆర్థిక ఒడుదుడుకులు లేకుండాను సక్రమమయిన విధానములో పనిచేయగలగడానికి అవకాశాలు హెచ్చుగా వున్నవనిన్నీ, పయిన వుదహరించిన తూర్పురాష్ట్రాలలో వచ్చే వొడుదుడుకులవలన నదీజలాలద్వారా జరిగే రవాణా ఆగిపోయే అవకాశం గోచరించబట్టీ, రైల్వే సర్వీసులకు ప్రత్యామ్నాయంగా పనిచేసే తాహతును సంపాదించుకునేందుకు జోనల్ రవాణాకార్పొరేషనులు అత్యంత వుపయోగకరములు కాగలవని చెప్పారు. కలకత్తా నుండి సిలిగురి వరకు నడుపబడే రోడ్డురవాణా యీ జోనలు కార్పొరేషను స్కీముక్రింద పనిచేస్తే యీనాడు యేర్పడిన దేశ అత్యవసర పరిస్థితులలో దుండగుల వలన కల్పింపబడే అసౌకర్యం తగ్గించడానికి వీలవుతుందని చెప్పారు.

యీమధ్య భారత ప్రభుత్వంచేత ప్రవేశపెట్టబడిన పైలట్ ట్రాన్స్‌పోర్టు సర్వీసులో 50 లారీలు వొక్కుమ్మడిగా పనిచేయడం తటస్థపడిందని, అత్యవసర పరిస్థితులలో రైల్వేల రద్దీని తగ్గించడమేగాకుండా రైల్వే రవాణాలో అయ్యే ఖర్చుకంటె కొన్నికొన్ని పరిస్థితులయందు చాల తక్కువ ఖరీదుకే రోడ్ రవాణా సాగింగన్నారు.



ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు ఆపరేటర్ల యూనియన్ కాంగ్రెస్ వారి **13** వ కాన్ఫరెన్సుయందు

శ్రీ కె. యస్. నరసింహశాస్త్రి, బస్ ఓనర్

(కల్యాణదుర్గం) గారి ఉపన్యాస సారాంశము

పూజ్యులైన ముఖ్యమంత్రిగారు,
అధ్యక్ష మహాశయా!
మరియు సదస్య సోదరీ సోదరులారా!

ఈనాడు ఒక పర్వదినము. ట్రాన్స్పోర్టు ఆపరేటర్ల కష్టములను ఖుద్దున మన ప్రభుత్వము వారికి మనవి చేసుకొనుటకు అవకాశము దొరికినది.

"History repeats" అనగా చరిత్ర పునరావృతమగును. అని పెద్దలన్న వాక్యము నేడు మోటారు సర్వీసులందు ప్రతిఫలించినది. 1936-40 సం॥ముల మధ్య ఆర్థికదుస్థితివలన మన రవాణావ్యాపారము చాలా దెబ్బతీసియుండెను. మరల యుద్ధపరిస్థితులు యుద్ధానంతర పరిస్థితుల వలన ఎట్లనో మోటారు సర్వీసులు లాభదాయకముగనే జరిగినవి. కాని నేటి అత్యవసర పరిస్థితి వలనను, శక్తికిమించిన పన్నులవలనను, అంతర్జాతీయ వ్యాపారముయొక్క తొందరవలనను, ఈ వ్యాపారమునకు చాలా తొందరలు కానవచ్చుచున్నవి. అనగా 1940 సంవత్సరములో వుండేటి పరిస్థితులు కానవచ్చుచున్నవి.

గాంధీమహాత్ముడు సంపాదించి యిచ్చిన స్వాతంత్ర్య రాజ్యమును మన కాంగ్రెసు ప్రభుత్వమువారు సక్రమముగా మహాత్ముని సిద్ధాంతములను అమలుజరుప శాయశక్తుల కృషిచేయుచున్నారు. గ్రామాభ్యుదయమే దేశాభ్యుదయమని మహాత్ముడు చాటిచెప్పినాడు గ్రామాన్నత్యానికి రవాణాసౌకర్యములు అత్యంత అవసరమని వేరు చెప్పనక్కరలేదు. మోటారు రవాణాసౌకర్యములు గ్రామసీమలకు ఎంతయో సేవచేసినవి. ఇంకను చేయుచున్నవి.

Rural transpost facility is the backbone of the rural development అను సిద్ధాంతమును అందరు పాటించవలసినదే.

ఏ వ్యక్తి జీవితాంతరముకూడ అతని ఆశయమును ప్రజలఆచరణములో ఉండునట్లుచేయునో

అతడే మహాత్ముడు. అట్టివాడే మన మహాత్మా గాంధీ. అతని ఆత్మశక్తి ప్రభావము వలననే మన భారతదేశము అన్నిరంగముల ముందంజ వేసినదనుటకు ఏలాటి సంశయము లేదు.

నేడు చైనాదురాక్రమణవలన మన ప్రభుత్వమునకు మితిమీరిన ద్రవ్యావసరము ఏర్పడినది. మన శక్త్యానుసారము ప్రభుత్వమునకు తోడ్పడుట మన కర్తవ్యము. ప్రతిపౌరుని కర్తవ్యముకూడాను. ఈ అత్యవసర పరిస్థితివలన ప్రభుత్వమువారు రవాణాపై యింకను పన్నువిధింప దలచినట్లు తెలియుచున్నదికాని అది మనశక్తికి మించినభారమని మనసంఘము తరపున మనవి చేయుటకు సాహసించుచున్నాను.

బస్సులపై వారు విధింపబోవు పన్ను Tax 30 + Surcharge R. p 37 - 50 - RP 67 - 50 per seat, per quarter) భరించుటకు ట్రంకురోడ్లపైన సుమారు 225 మైళ్ళపైబడి సర్వీసునడుపువారికి అంతగా కనబడక వుండవచ్చును. మరియు లాభదాయకముగా వుండవచ్చును. కాని యితరులకు అనగా 225 మైళ్ళకు లోబడి సర్వీసు చేయువారలకు; ముఖ్యముగా 130 మైళ్ళకన్న తక్కువ సర్వీసు చేయువారికి చాలా కష్టతరముగా కనబడుచున్నది. రవాణా వ్యాపారమున ఆదాయము దూరము (డిస్టెన్సు) ప్రదేశము, (లోకాలిటీ) సీటింగు (కెపాసిటీ) పైన ఆధారపడియున్న సంగతి అందరికీ విదితమేగనుక 130 మైళ్ళదూరము లోపల నడచు బస్సులపై పన్ను తగ్గించుట అత్యంతావశ్యకము. అందుకుతగిన మార్గము చూడవలెనని ప్రభుత్వమును ప్రార్థించుచున్నాను. టాక్సు మాత్రము పెరుగుటయే కాదు. బస్సుల విడిభాగములు, టైర్లు, మరియు డీజిల్ విలువలు కూడ మితిమీరి పెరిగి వుండినందున, మరియు యింకను పెరుగు సూచనలు ఉండుటవలన బస్సు ఆపరేటర్లు యెక్కువ నష్టమునకు గురియగుచున్నారు. ఇట్టియెడ కొంతవరకైన ప్రభుత్వమువారు దయ చూపవలెను. లేనియెడల బంగారుగుడ్డు పెట్టునట్టి బాతును చంపినట్లగును. గ్రామాంతరములందు సేవచేయు బస్సుసర్వీసులకు చాలా లోట్లుగలుగుట నిశ్చయము.

బస్సులను జాతీయము చేయుటయందు ప్రభుత్వమువారికి నాదొక మనవి. జాతీయత చేయుటకంటె వాటిని ఆపరేటర్లకే విడిచి సక్రమముగానడుపు పద్ధతులలో మాత్రము ప్రభుత్వమువారు సలహాలిచ్చుచు పరిశీలించిన ప్రభుత్వమువారికి టాక్సువగయిరాలవల్లనే యెక్కువ లాభము తప్పనిసరిగా వుండును. జాతీయత తప్పక జరగవలెనని ప్రభుత్వము తీర్మానించుకొన్నచో మన ప్రక్కనవుండు మైసూర్ మరియును మద్రాసురాష్ట్రమువారు చేసినట్లు కేవలము ఫస్టుక్లాసు రూట్సు, మరియు దూరపు రూట్సులను మాత్రము జాతీయము చేసినచో 3rd class and famine Roadsఆపరేటర్లకే విడిచిపెట్టిన ప్రభుత్వమునకు ఎక్కువ లాభము, మరియు ప్రతిష్ట కలుగజేయును.

గాంధీ తపఃఫలమన్నట్లు ఆధ్యాత్మిక శక్తి సంపన్నులయిన శ్రీరామావతారులగు సర్వేపల్లివారు మనకు అధ్యక్షులుగా లభించిరి. శ్రీరామరాజ్యమునకు సుమంత్రునివలె ప్రధాని నెహ్రూగారు సుఖవంతము ఒనర్చిరి. అట్టి ప్రభుత్వమును రాముని మిక్కిలి ప్రీతిపాత్రుడగు ఆంజనేయుడు సంజీవకరణిని తెచ్చి లక్ష్మణుని ప్రాణములనుద్ధరించినట్లుగా మనకు శ్రీ సంజీవరెడ్డిగారు

మ్మూ అవతారస్వరూపులై మనఆంధ్రావనియందు అనగా దండకారణ్యము నందు తుంగభద్రా, నాగార్జునసాగర, పెన్నారు, భైరవానితిప్ప, మొదలగు అనేక ప్రాజక్టులనునిర్మించి జలమనెడు సంజీవిని మనకు ప్రసాదించి ప్రాణదానములను చేయుచున్నారు. ఇది మనభాగ్యము. వీటివలన దక్షిణభారతమున సశ్యశ్యామలమగు సూచనలు కవబడుచున్నవి. ఆనాడు లక్ష్మణుని కొకనికి ప్రాణదానమిచ్చిన సంజీవకరణి ఈనాడు లక్షోప లక్షల ప్రాణములను యిందువలన పోషించు చున్నది. యిందుకు కారణభూతులగు శ్రీసంజీవ రెడ్డిగారు యెంతోధన్యులు.

ఆనాడు రావణాసురుడు దక్షిణము నుండి మనపై యుద్ధముచేసెను. ఈనాడు చైనారాక్షసుడు ఉత్తరమునుండి మనపై దాడిచేయుచున్నాడు. ఆనాడు రావణునికి యెట్టిస్థితి కలిగెనో, ఈనాడు చైనావాడికి అట్టి పరిస్థితి తప్పదు. ఈ విషయములో మోటారు ఆపరేటర్లు అందరి తరపున ఆంధ్రప్రదేశ మోటారు కాంగ్రెసువారి పూర్తిసహాకారము కలదని ప్రభుత్వము వారికి హామీ యిస్తున్నాను.

జై హింద్!

ఖ్యాగమనిక

9-4-63 మంగళవారం రాత్రి సుమారు 11 గం లకు విజయవాడకు దగ్గరగావున్న గొల్లపూడిలో రోడ్డునకు అడ్డముగా ఒకచోట 2 దుంగలువుంచి, మరియొకచోట పెద్దపెద్ద రాళ్ళు పడవేసి సుమారు 60మంది జనము రోడ్డునకు అడ్డముగా నిలుచునిఉండినారు. ఇరువైపులవచ్చే లారీలనుండి మొదటిలారికి 1–00 చొ॥ 4, 5 లారీలవరకు వసూలుచేసి తరువాత ప్రతిలారీకి 5-00 చొ॥ ఇవ్వమని డ్రైవర్లను అడిగిరి వారు నిరాకరించిరి. వెంటనే ఆ జనులు కొంత దూరము వెళ్ళి అక్కడినుండి రాళ్ళు తీసికొని లారీలపై విసిరినారు. ఆ సమయమున A.P K 5505 లారీ ఫ్రిటుగ్లాసు (సుమారు 600 ఖరీదు కలది) తుంపులుగా బ్రద్దలయినది. వెంటనే ఆ డ్రైవరు బండిని ఆపి వాళ్ళను పట్టుకొనుటకు పరిగెత్తినాడు. అప్పుడు ఆ మనిషి దొరకగా ఆ వూరివారు అతనిని విడిపించినారు

అప్పటినుండి రెండువైపులనుండి వచ్చే పోయేలారీలను డ్రైవర్లు ఆపివేసినారు. సుమారు మూడువందల లారీలు రోడ్డునకు అడ్డముగా అటునిటు ఉదయం 6 గంటలవరకు ఆగివున్నవి. డ్రైవర్లు అందరు కలసి ఆ దెబ్బతిన్న లారీఓనరు గారయిన అంజయ్యగారిని తీసికొని క్రిష్ణాజిల్లా లారీఓనర్సు అసోసియేషన్ ప్రెసిడెంటు శ్రీ జి.సూర్యనారాయణగారి వద్దకు, సెక్రటరీ అయిన శ్రీ పి. కేశవరావు గార్లవద్దకు రాగా వారు తాలూకా S.I గారికి ఫోనుచేసి జరిగినసంగతి అంతయు చెప్పగా ఆ S. I. గారు కొంతమంది కానిస్టేబుల్లతో ఆ ప్రదేశమునకు వెళ్ళిరి గొల్లపూడి కరణం, మునసబులకు కబురుచేయగా వారు వూరిలోలేరని చెప్పిరి కొంతసేపటికి ఆ వూరి పంచాయితీసమితి ప్రెసిడెంటు బొమ్మన సాంబ క్రిష్ణమూర్తిగారు వచ్చిరి పేట బాపయ్యగారు (M. L. A Tiruvur) జోస్యుల సత్య నారాయణగారు (అంధ్రప్రదేశ్ మోటారు ట్రాన్సుపోర్టు ఫడరేషన్ సెక్రిటరీ (క్రిష్ణాజిల్లా లారీఓనర్సు అసోసియేషన్ ప్రెసిడెంటు, సెక్రిటరీ లను కలుసుకొని అందరి సమక్షములో వారి గ్రామమునందు జరిగిన సంఘటనలకు విచారము తెలియచేస్తూ క్షమాపణ తెలియజేసినారు. ఆ లారీఓనరునకు నష్టపరిహారము యిచ్చెదమని హామీ యిచ్చిరి.

ఇకముందు యిటువంటి సంఘటనలు జరుగకుండా వుండగలందులకు హామీ యిచ్చిరి. వారి హామీలను, అసోసియేషనువారు చేసిన విజ్ఞాపనలను పురస్కరించుకొని ఆ డ్రైవర్లు ప్రశాంతముగా లారీలనుతీసుకొని వెళ్ళిరి ఈ కేసును తాలూకా S. I. గారు, C. I గారు దర్యాప్తు చేస్తున్నారు. ఈ సంఘటనలు పూర్తి అగుసరికి ఉదయము 7 గంటలు అయినది.

ఇట్లు,

పి. కేశవరావు

Secretary

For Krishna Dt. Lorry Owners Association

డ్రైయివరు, కండక్టరు చేసిన తప్పునకు ఓనరు బాధ్యుడా ?

మోటారుబండ్ల చట్టంలో చెప్పబడిన సెక్షన్ 60 (1) వల్ల పనివారివలన జరిగే తప్పులకు పర్మిట్టు దారుని బాధ్యుని చేస్తూ శిక్షలు విధించే నావకాశం వున్నది. దీన్ని విమర్శిస్తూ యస్. హరనమ్‌శింగ్ అనే బస్సుఓనరు పాటియాలా రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ వారిచే యివ్వబడిన శిక్షపై పంజాబు హైకోర్టు వారి యెదుట పిటీషన్ దాఖలు చేశాడు.

టెంపరరీ పర్మిట్టుపై నడిచే పిటిషన్ దారు బస్సులో ఓవర్‌లోడ్ చేయబడినందున రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీవారు 15 రోజులు సస్పెండు చేశారు.

తన ఎరికలేకుండా తనకు సంబంధం లేని విధంగా కండక్టరు మార్గమధ్యంలో చేసిన తప్పునకు తాను బాధ్యుడను కానని పిటీషనదారు వాదన.

న్యాయమూర్తులు విచారించి కండక్టరు పిటీషన్ దారు సలహాపైగాని, పిటీషన్ దారునికి తెలిపిగాని, అతని ఆసరాతోగాని ఓవర్‌లోడ్డు చేయలేదని గుర్తించి సస్పెన్షన్ రద్దుపరచారు.

ఉత్తరప్రదేశ్ బన్‌సారి A. I. R. 59 Sec 79 మన్నాసింగ్ మరియు ఇతరులు; మద్రాసు AIR 1960 M. P. 151 తీర్పుల ప్రకారం గూడా పనివారిచే ఓనరునకు తెలియకుండా జరిగిన తప్పులకు ఓనరు (లేక) పర్మిట్టుదారు శిక్షార్హుడుగాడు.

హైడీపార్క్ అండర్ పాస్

“ లండన్ కంట్రీకౌన్సిలు ” ఆధ్వర్యంలో 29 నెలలో తయారుచేయబడిన 5 1/2 మిలియను పౌన్లు ఖర్చుపెట్టి తయారుచేసిన హైడీపార్కు కార్నరువద్ద రవాణా సౌకర్యాభివృద్ధికయి ఏర్పరుపబడిన అండర్‌పాస్ పని పూర్తి అయినది. నైట్సుబ్రిడ్జిద్వారాను, పికాడిలీ క్రాసు ట్రాఫిక్ మార్గం/సుండాను నడిచే ఒకలక్షయిరువదివేల మోటారు బండ్లలో నూటికి పద్దెనిమిదివంతున హైడీపార్క్ కార్నరుద్వారా మళ్ళించడంవలన రహదారిసౌకర్యంవృద్ధి అయినది. ఈ అండర్‌పాస్ మార్గంతయారుచేయుకాలమందు రహదారి సౌలభ్యం దెబ్బతినకుండా ప్రత్యామ్నాయఏర్పాట్లు చేయబడినవి. దీని వలన 4 పర్సెంటు ట్రాఫిక్ రద్దీ తగ్గుటయేగాక రోడ్డుప్రమాదాలు తక్కువగానే జరిగినవి. యీ క్రొత్త అండర్‌పాసు నిర్మాణం వలన ప్రెజెంటును ట్రాఫిక్‌నకు మోటారుబండ్ల ట్రాఫిక్కునకు ఆ రద్దీ ప్రదేశములో పూర్తిగా సంబంధంలేకుండా చేయబడినది.

పన్నుల ఎగవేత నిరోధించటానికంటూ రోడ్డురవాణాను పాడుచేయవద్దు.

ఈనాడు దేశవ్యాప్తంగా గుర్తించబడిన ప్రమాదపరిస్థితి కనిపిస్తూనే ఉన్నది. దీనిని తట్టుకునేందుకే ప్రభుత్వం అనేకరకాలుగాప్రజలవద్ద నుండి పన్నులద్వారాను, మరి యితరంగాను నిధిసేకరణ జరుగుతోంది ఈపరిస్థితులలోపన్నుల చట్టానికి అనుబంధింపబడిన రూల్సు ద్వారా పెనాల్టీ పద్ధతి ప్రవేశపెట్టి, ఆచారంలో లేనట్టి, అవసరంకానట్టిపద్ధతుల పోకడను కల్పించి, చట్టాన్ని విపులంగా పరిశ్రమదారులకు, వాడకదారులకు తెలియబరచకుండానే పెనాల్టీలు విధింపబూనుకుంటే ఈప్రయత్నం ప్రజారక్షణకు యే మాత్రం దోహదం కలుగజేయదు. అంతేకాక, సర్ చార్జీలతోను అదనపు పన్నులతోను, భారమైన రోడ్ రవాణా పరిశ్రమలయందు, ప్రతి కొనుగోలు విషయంలోను సర్వీసువిషయంలోను ధరల పెంపుదల సాగిపోవుట వలన సర్వీసులు రానురాను దెబ్బతిని కుంటుపడిపోయినవి. వైబులు యూనిట్లు నిర్మాణంగాని కిరాయిలు పెట్టుబడికితగ్గ స్థాయిలో సంపాదించే మార్గంగాని,సర్వీసుల మెయిన్టెనెన్సు ఖర్చు తగ్గించుకొనే విధానంగాని, ఆపరేటర్లకు పూర్తిగా తెలియకపోవడంవలన పనివారితో ఈనాడుపడే బాధలమధ్య సర్వీసులు పూర్తిగా నష్టపడిపోతున్నాయి. దీనిని గుర్తించి ప్రభుత్వం వారు పరిశ్రమాభివృద్ధి దృష్ట్యానైనా తగిన ప్రోత్సాహాన్ని యిచ్చేందుకు పెనాల్టీల బెడద కొంతకాలం వరకు తొలగించాలని రాష్ట్రమండలి మోటారుబండ్ల యజమానులందరు ఏకగ్రీవంగా కోరుతున్నారు.

అంతేకాక మనకు స్వతంత్రం రాకముందు నుంచికూడా ఆపబడి వాడికలోనిమోటారుబండ్లను అత్యవసర పరిస్థితులదృష్ట్యా గాని, అవసరదృష్ట్యాగాని అమ్ముకొనడానికి గాని ఈనాడు రోడ్డుమీదనడపాలంటే పన్నుల ఎగవేతపేరుతో కొన్నికొన్ని ఆఫీసులలో పాలకవర్గం పాటించే పద్ధతుల బెడద ఎక్కువయినందున ప్రభుత్వం దీనిని గమనించి, తగిన సలహాలు యివ్వాలని కోరడమైనది.

♦ ♦ ♦

రాష్ట్రాంతర రవాణా పర్మిట్లు.

బొంబాయి, ఢిల్లీ, కలకత్తా రోడ్లపయిన రాష్ట్రాంతర రవాణా కమీషను 290 పబ్లికు క్యారియర్ బండ్లకు పర్మిట్లు యివ్వగలిగింది. రైల్వే రవాణాకు సరకుల రవాణాను మళ్ళించేందుకు మోటారు బండ్ల చట్టంలో కల్పింపబడిన కొన్ని రక్షణాలను పురస్కరించుకొని రాష్ట్రము రాష్ట్రము మధ్యన సులువైన రవాణా సాఫీగా సాగదు. శ్రీ ఎస్. ఎమ్. బిల్‌గ్రామీ అధ్వర్యాన యీనాడు మొట్టమొదటి తడవుగా రాష్ట్రాంతర రవాణాసౌలభ్యం పెంచబడింది.

* * *

మదరాసు రాష్ట్ర వార్తలు

మద్రాసు రాష్ట్రంలో లారీలపై ఓవర్‌లోడ్ కేసులు

పర్మిట్టులో చూపబడిన మొత్తబరువునకు 5 పర్సెంటు ఎక్కువగానైనా లారీలు సరకులను చేరవేయనగును అంటూ మద్రాసు ప్రభుత్వాదేశమైయున్నది. యీ అదనపు 5 పర్‌సెంటు బరువున్నా సహజంగా సంభవించే అజాగ్రత్త కారణంగా ఏర్పడే అధికబరువునకు మాత్రము వర్తిస్తూ ప్రతిపోను అధికంగా కనిపించినా లారీ ఓనర్లును డ్రయివర్లను బాధించకుండా వుండేందుకు వుసులుబాటు మార్జనుగా మద్రాసు ప్రభుత్వం వారితో లారీయజమానులసంఘంవారు వినతిచేసి సంపాదింపగలిగిరి. రూల్సు తెలియని అనేక పర్యవేక్షణాధికారులు పెట్టే అనుచితమయిన కేసులు నిరోధిస్తూ డ్రయివర్లు కోర్టువారియెదుట పర్యవేక్షకుల చర్యను గర్హించినపుడు న్యాయాధిపతి అసలు జరిగిన దోషం విచారిస్తూ దోషిగా చెప్పబడినవాడు బుద్ధిపూర్వకంగా చేసినట్లు తోచినచో శిక్ష నీయవచ్చును. కాని సామాన్యంగా న్యాయాధిపతులు దోషి చెప్పే మాటలకు సామాన్యంగా విచారించి నిర్దోషిత్వాన్ని గుర్తించటం గమనింపతగింది. మద్రాసురాష్ట్రంలో తిరుమంగళం పట్టణన్యాయాధిపతి, M. D. U 7476 లారీపై పెట్టబడిన ఓవర్‌లోడు కేసువిషయంలో ప్రాసిక్యూటరు వాదన సరిలేదని, దోషి బుద్ధిపూర్వకముగా తెలిసి ఓవర్‌లోడ్ చేసినట్లు గుర్తింబడలేదని కేసును కొట్టివేసినారు.

మీరున్నూ సక్రమంగా నడుస్తూ బనాయింపబడే కేసుల విషయంలో న్యాయాధిపతికి యదార్థాన్ని తెలుపవలసిన బాధ్యత వుంది.

•••

ఆల్ ఇండియా మోటారు యూనియన్సు కాంగ్రెసు

చాలాకాలంనుండి అతిసామాన్యంగా ప్రతి పెట్రోలు డీజిల్ ఆయిలు బంకులలోను మనవద్ద సర్వీసుచార్జీ అని చెప్పబడుతూ లీటరునకు 2 నయాపైసలు ఓవరుచార్జీ వసూలు చేయబడడం గమనింపబడకపోవచ్చు. కాని అనేక రకాల పన్నులచేత యీనాడు మోటారుబండ్లపై, పరిశ్రమదారులపయి వాడకందారులపై బరువు వేయబడింది. అందుచేతసర్వీసుఛార్జిగా చెప్పబడే ఓవర్‌చార్జీని రద్దుపరుస్తూ రాష్ట్రప్రభుత్వం వారున్నూ, ఆయిలుకంపెనీలునిర్ణయించిన లీటరు ధరలను మించి పెట్రోలు ఆయిలు సర్వీసు స్టేషన్‌లు వసూలుచేయడం ఉచితంగాదు. ఈ విషయాన్ని అందరూ తెలుసుకొని ఆలిండియా యూనియన్ కాంగ్రెసువారి పిలుపును బలపరచే నిమిత్తం సహకరింపగోరెదము.

ఇట్లు

మద్రాసు లారీఓనర్సు అసోసియేషన్

మద్రాసు బస్సు ఓనర్సు అసోసియేషన్

* * *

ఈనాడు మద్రాసురాష్ట్రంలో పెట్రోలు డీజిల్ ఆయిలు బంకులలో 2 నయాపైసలు లీటరు ఖరీదుకు అధికంగా సర్వీసుఛార్జీలపేరుతో వసూలుచేయడం గమనింపదగినది. పెరియకుళం లారీఓనర్సు అసోసియేషన్ వారిని బర్మాషెల్ కంపెనీవారినీ అడుగగా వారు లీటరు ఖరీదునకు మించి 2 నయాపైసలు సర్వీసుఛార్జి వసూలుచేయుటం జరిగిందని జవాబు చెప్పారు. సేలంజిల్లా లారీ ఓనర్లు, కేంద్రప్రభుత్వంలో గనులు ఇంధనంశాఖవారికీ విషయం తెలుపగా వారు అట్టి అధికమయిన ఖరీదు వసూలుచేయుటం సబబుగాదని అట్టిదానిని రాష్ట్రప్రభుత్వాలకు తెలపమనీ తెలియబరిచారు. కాబట్టి ఆర్థికమంత్రిగారు తగుశ్రద్ధ వహించి అదనంగా లీటరునకు 2 నయాపైసల సర్వీసుఛార్జిలపేర వసూలుచేయటాన్ని నిరోధిస్తూ ఆర్డరు జారీ చేయవలసిందిగా కోరడమైనది. అదియున్నూ కాక యీనాడు ప్రతిమోటారు వాడకందారు అనేకరకాల పన్నులమధ్య మోయలేనంత భారాన్ని మోయవలసి రావటంవలన అనవసరమయిన యీ అధికఛార్జీని తొలగింపవలసిందిగా కోరడమైనది.

ఆంధ్ర-మద్రాసు రూట్లపై సర్ ఛార్జీ వసూళ్లు

ఆంధ్రరాష్ట్రంవాళ్ళకు మద్రాసురాష్ట్రంలోను, మద్రాసు రాష్ట్రంవాళ్ళకు ఆంధ్రాలోను పక్కా-పర్మిట్లు వున్న పబ్లిక్ లారీలవిషయంలో 1-4-62 నకు పూర్వం 1 1/6 టాక్సు చెల్లింపు జరిగేది. రెండురాష్ట్రాల ప్రభుత్వాలు సింగిలు పాయింటు టాక్సు విధానాన్ని అనుసరించేందుకు ఒప్పుకొన్నతర్వాత పన్ను విధానంలో బేసిక్ పర్మిట్టుగల రాష్ట్రంలోగల టాక్సు మొత్తాన్ని చెల్లిస్తే సరిపోతుంది కాని యీ ఒప్పందంలో సర్ చార్జిచెల్లిస్తే సరిపోతుంది. కాని ఈ ఒప్పందంలో సర్ ఛార్జివిషయం ప్రస్తావించనందున రెండుప్రభుత్వాలు ఆయా పర్మిట్టుదారులవద్ద సర్ చార్జి బకాయిలు వసూలుకు డిమాండు చేస్తున్నారు. ముఖ్యంగా మద్రాసు ప్రభుత్వం వారు పర్మిట్ల ట్రాన్స్‌ఫర్ కో, రిన్యూవలు నిమిత్తమో వారి ఆఫీసునకు వెళ్ళినప్పుడు సర్ చార్జి బకాయిలు తేల్చి 1-4-63 తర్వాత కాలంలో చెల్లింపవలసినదంటూ ఒత్తిడికలుగజేస్తున్నారు.

8-1-63 న మద్రాసు హైకోర్టువారు కొందమంది అర్జీదారుల విన్నపాన్ని విని మద్రాసు ప్రభుత్వం తమ ఆర్డరులో సర్ చార్జీల విషయం సక్రమంగా తెలుపనందున సింగిలు పాయింటు టాక్సు ఒప్పందంమేరకు సర్ చార్జి అదనపు డిమాండు చెల్లదని తెలియజేశారు వానిని పురస్కరించుకొని 1-1-63 న మద్రాసు - ఆంధ్ర ప్రభుత్వాలు సర్చార్జీ అదనపుడిమాండ్లను అదనంగా రాష్ట్రాంతర పర్మిట్లుగల ఆంధ్రా మద్రాసు లారీలకు చేయమంటూ ఒప్పుకోలు సూచించారు. కాని యింతవరకు అట్టిది జరుగలేదు. లారీ ఆపరేటర్లకు బాధలు డిమాండ్లు మామూలుగానే సాగుచున్నవి. ప్రభుత్వంవారు యీ విషయం శ్రద్ధవహింపగోరుచున్నాము.

ఇట్లు, సెక్రటరీ,

ది నెల్లూరుజిల్లా లారీఓనర్సు అసోసియేషను.

అడ్వయిజర్ కమిటీవార్కి మద్రాసు రాష్ట్ర లారీయజమానుల సంఘం వినతి.

అన్ని రీజనలు ట్రాన్సుపోర్టు ఆఫీసులలో జరిగే రోజువారీ కార్యకలాపములందు అనగా రిజిస్ట్రేషను డ్రయినింగ్ లైసెన్సులు, పర్మిట్లు, వానిపై యెండార్సు వగయిరా పనులలో తీరనిజాప్యం కనుపించుచున్నది. దీన్ని నివారించే నిమిత్తం అట్టిపనులకు చట్ట బద్ధంగా వ్యవధిని నియమించడం అవుసరం.

2. చట్టమందలి సంగతులు సరిగా తెలియక తమ అధికార దుర్వినియోగ నిపుణత చేత అనేకులగు పర్యవేక్షణాధికారులు జులుం చూపి పరిశ్రమయందలి పనివారిని, ప్యాసింజరులను, ఓనరులను యిబ్బంది పరచుచున్నందున సక్రమముగా చట్టబద్ధమయినపద్ధతుల తెలుసుకున్న వారినే పర్యవేక్షణకు వినియోగించడం ముఖ్యము.

3. చట్టంలో 176 రూలుకుభిన్నంగా బస్సులలో సరుకులను, సామానులను చేరవేయటాన్ని నిరోధించి లారి సర్వీసులకు రక్షణకల్పించాలి.

4 సరుకులను చేరవేసే లారీలయందుగల సరుకులకు సక్రమముగా రికార్డులు వ్రాయబడలేదనిగాని, పూరింపబడలేదనిగాని చెక్‌పోస్టుల వద్ద సరుకువార్లపై గాక లారీయజమానులపై చర్యను పూనుకుంటూ చెక్కింగు నిమిత్తం గంటలతరబడి బండ్లనునిలిపి జులుంచూపించటాన్ని అరికట్టాలి. సక్రమముగాలేని రికార్డు విషయంలో వర్తకులను, సరుకుదారులను శిక్షించాలి గాని లారీ ఓనరులను గాదు.

5. ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వమువారనుసరించే పద్ధతి లాగానే సర్‌చార్జిటాక్సును పన్నుతో కలిపి వసూలుచేసే పద్ధతిని యేర్పరచాలి.

6. లారీస్టాండుఅంటూలేని వర్తకపు పట్టణాలలో గోడవున్ను కట్టించి మార్కెట్టువ్యాపారం సాగేలాగున స్టాండులు యేర్పరచాలి.

7. నూటికి అత్యధికమయినబ్రోకరేజి రు.6 లకు మించరాదు. లైసెన్సులేని, అనుభవం లేనివారిని బ్రోకరేజి చేయనివ్వకుండా చట్టరూపేణా బహిష్కరించాలి. లారీ ఓనర్సు అసోసియేషనువారే పూనుకుంటే వారికే లైసెన్సులియివ్వటం ఉచితం.

8. ఆలిండియా డెవలప్‌మెంటు కౌన్సిలువారి సలహామేర బహుకాలపువడ్డీతీర్మానం పద్ధతిపై లారీ, బస్సు పరిశ్రమదారులకు, రవాణాదారులకు స్టేటు ఫినాన్సియలు కార్పొరేషను ద్వారా అప్పులను యేర్పరచడం అత్యవసరం.

9. యీనాడు కోర్టులోను, సెక్షను 60క్రింద న్నూ ఓనరులకు లేక పర్మిట్టుదారులకు వారి పనివారుచేసే తప్పులకు గూడ రెండుమారులు శిక్షవిధించడం అనుచితం. కాబట్టి యీ పద్ధతి మారి. వారితప్పులకు వారినే వొక్కసారి శిక్షించడం జరగాలి.

10. 73 శెక్షను 4/5 రూలు ప్రకారం ఓనరు లోడు నివారించేందుకు ఆపరేటరులు, వారిపని వారు జాగ్రత వహించేందుకు ప్రతి వ్యాపార కేంద్రమయిన పట్టణంలోనూ వేయింగు మిషనులు యేర్పాటు చేయబడాలి.

11. మైసూరుస్టేటు ప్రభుత్వంవారు అనుసరించే విధంగా రాష్ట్రాంతర వ్యాపారానికి పర్మిట్లుపొందక నడుపబడే లారీల విషయములోను పన్ను చెల్లింపనట్లుగాని, యే యితరమయిన చట్టవిరుద్ధ కార్యక్రమంజరిగినా పోలీసు ప్రాసిక్యూషను చేసే అలవాటుతప్పించి రీ జ న లు ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీవారు పెనాలిటీలువేసే యేర్పాటు చేయడం మంచిది. దీనివలన లారీ వ్యాపారులకుకలిగే రోజువారీ యిబ్బందితొలగిపోగలదు.

దేశీయ జలరవాణా

దేశీయజలరవాణా అభివృద్ధికి సరంగులు, డ్రయివర్లు, మాష్టర్లు మొదలయిన వారిని తయారుచేసేతలంపుతో కలకత్తాలో ఒక శిక్షణ పాఠశాల తెరువబడింది.ఇందులో వందమందికి శిక్షణ గరపబడుతుంది. 100 కి 70 మందిని డెక్ సిబ్బందిగను 30 మందిని ఇంజన్ రూమ్ సిబ్బందిగను, ట్రైనింగు యిస్తారు. ట్రయినింగు కాలం మూడునెలలు. మనదేశానికి ఈ శాన్యరంగంలో నదీజలాలపై తిరిగే పడవలకు సరియైనసరంగులు, కళాసులు లేకపోవడం గమనించి భారతప్రభుత్వం అరవైమంది చొప్పున రెండునెలల ట్రయినింగుతో ఆరుబ్యాచీలు తయారు చేసింది. ఈ మోటారులాంచీల సర్వీసుపై నైపుణ్యాన్ని ప్రదర్శిస్తూ హెచ్చుశక్తిని చూపించేందుకు వీలుగా ఉన్నతశిక్షణ గరపవలసిన అగత్యం ఎంతయినా కలదు. దానికి ప్రభుత్వము తగుచర్యలు తీసుకొంటున్నది.

హుబ్లీ - కార్వార్ - జీనులో దెబ్బతిన్న ఇనుపరాయి రవాణా.

డీజిల్ఆయిలు, పెట్రోలు మీద, సామానులమీద, టైర్లు ట్యూబులమీద, పెంచబడిన పన్నులను భరిస్తూ అధికంచేసిన రోడ్టాక్సును సక్రమంగాకడుతూ, అడిగినపుడు రకరకాల రణనిధులు చెల్లిస్తూ, ప్రభుత్వానికి అండదండలుగా వుండే ఇనుపరాయి రవాణాదారులపై దయచూపక హుబ్లీనుండి కార్వార్ వరకు అధ్వాన్నంగా నున్న రోడ్పరిస్థితిని ప్రభుత్వం బాగుచేయనందున ఈనాడు ఇనుపరాయి రవాణా పశ్చిమకోస్తాకు సక్రమంగా సాగక దెబ్బతిన్నది. దేశంలో వున్న అత్యవసర పరిస్థితుల దృష్ట్యా కావలసిన విదేశీమారక ద్రవ్యం కొరకయినా ప్రభుత్వం శ్రద్ధ తీసికొని హుబ్లీ కార్వార్ మధ్య రోడ్డును బాగుచేయాలని విజ్ఞప్తి చేయబడింది.



లేఖలు!!!

పన్నుల భారం, నిలకడలేనికిరాయిలు, చెడ్డరోడ్లు —

లారీ సర్వీసులకు తీరని నష్టం కలుగచేసున్నాయి.

నెల్లూరు జిల్లా లారీఓనరుల అసోసియేషను మోటారు పరిశ్రమకు సంబంధించిన రబ్బరు, పెట్రోలు, డీజిలు ఆయిలు మొదలగువాటిపై టాక్సులు, సర్ ఛార్జీలు పెంచుటచే కేంద్ర బడ్జెటు పెరిగినదని సవినయముగా విన్నవించిరి. యీ మోటారు పరిశ్రమను చాల తక్కువ మంది చాలానష్టముతోనూ, ఎక్కువ కష్టములకుగురియగుచు నడుపుచుండిరి.

యిప్పటికే లారీఓనరులు, పెట్రోలు, ఆయిలుధరలు పెరుగుట వలననూ, సక్రమమయిన లారీబ్రోకర్లు లేకపోవుటవలననూ చాల యిబ్బందులకు గురియగుచున్నారు. కొద్దిమంది మినహా మిగిలిన ఆపరేటర్లు అందరూ తమతమ సర్వీసులను నడుపుటకు చాలబాధలుపడుచుండిరి. యిప్పుడు రబ్బరు, ఆయిలు, టైర్లుఛాసిస్ లపయి పన్ను పెంచుట లారీపరిశ్రమను వృద్ధిచేయుటకు బదులు క్షీణించుటకు దారితీయుచున్నది.

మోటారు వెహికల్సు యాక్టు 1938 వ సం॥ సెక్షను 68 క్రింద గవర్నమెంటు అవకాశంగలిగి యున్ననూ, ప్రస్తుతపు బ్రోకర్లకు లైసెన్సులు యేర్పాటు లేకపోవుట చేతనూ, పైగాఇప్పటి వ్యాపారమంతయూ, లైసెన్సులేని బ్రోకర్ల హస్తగతమగుటవలననూ,లారీ ఓనర్లు చాలనష్టములకు గురికావలసివచ్చుచున్నది. ఈరాష్ట్రప్రభుత్వము అట్టివారిపై తగుచర్య తీసుకొనకపోవుట వలన వారువ్యాపారమును తమకు తామేనిర్వహించుచుండిరి ముఖ్యంగా అట్టి బ్రోకర్లలారీఆపరేటర్లకువిరుద్ధంగా ప్రవర్తించుచున్నారు. ఇట్టి బాధలు 1963-64సం॥పు కేంద్రబడ్జెటులో టాక్సులు సర్ చార్జీలూ పెంచుటవలన యింకనూ అధికమగుచున్నది.

ఇదియునుగాక ఈటాక్సులపెంపుదల, ఏరోజు నుంచి అమలుపరచవలెనో గవర్నమెంటు వెల్లడి చేయకయే ఆ వస్తువులు వర్తకులచే దాచబడి, వాటిని యిప్పుడు హెచ్చు ధరలకు అమ్ముచున్నారు.

ఈ జిల్లాలోని రోడ్లుబాగా లేకపోవుటచే పంపించినబండి మరల మంచి కండిషనులో తిరిగి రాగలదను ధైర్యము లేకుండెను. యీ విధముగ యెక్కువటాక్సులుకట్టినఓనరు చెడ్డరోడ్ల పయి తిరిగి చెడిపోయిన తన బండ్లకు ఎక్కువ ఖర్చుపెట్టవలసివచ్చుచున్నది.

కాబట్టి పైవిషయములను గ్రహించి యీ లారీ ఓనరులయొక్క కష్టసుఖములనుగమనించి భారతదేశ ఆర్థికమంత్రిగార్కి యీ లారీఓనర్ల విషయమయి ఆలోచించి వీలయినంతవరకు యిప్పుడు అధికముగా పెంచిన టాక్సులు, సర్ఛార్జీలను తగ్గించేందుకు కావలసిన ప్రయత్నములు చేయ ప్రార్థన. **

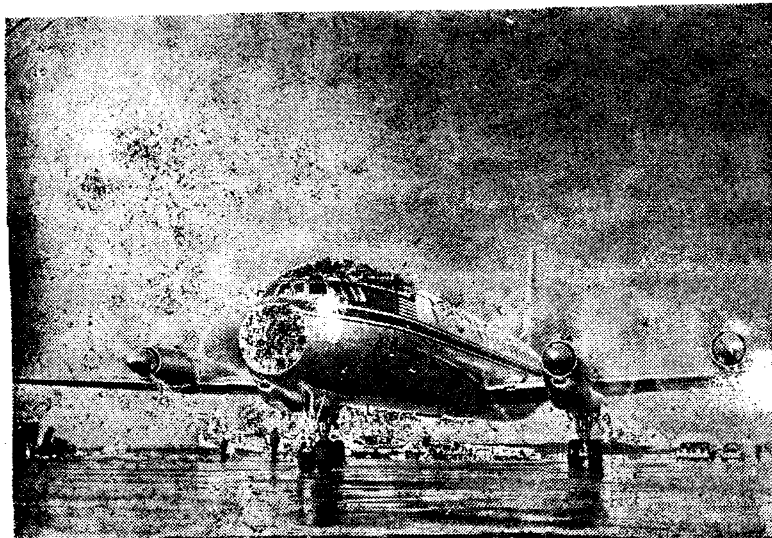
నేటి, రేపటి రవాణా రాకపోకలు

పసిఫిక్ మహా సముద్ర తీరమున వున్న సోవియటు భూభాగంపైన సంధ్య కాంతులు ప్రసరిస్తుంటే, సోవియటు బాల్టిక రిపబ్లిక్కు ప్రజలు ఉషస్సుకు స్వాగతం యిస్తుంటారు. తూర్పునుంచి పడమటకు పదివేల కిలోమీటరుల మేరన, ఉత్తరంనుంచి దక్షిణానికి నాలుగు వేల ఐదువందల కిలోమీటరులమేరన విస్తరించివున్నది ఈదేశం. ఇంతింత దూరాలకు విస్తరించుకొని వున్నప్పటికి జాతీయ పురోగమనం అవిచ్ఛిన్నంగా కొనసాగిపోతూనేవున్నది. దేనివల్ల? రవాణా రాకపోకలవలన.



ఏడాదికి పదునాలుగువేల మిలియనులు

భూమియొక్క చుట్టుకొలతతో పోలిస్తే సోవియటుదేశపు రైలుమార్గాల పొడవు మూడంతలు యెక్కువ. 1956 నుంచీ ఎలక్ట్రికు రైళ్ళరాకపోకలు మరీ యెక్కువవుతున్నాయి. లెనిన్‌గ్రాడ్ - మాస్కో - రోస్టోవ్ - త్బిలిసు రైలుమార్గం, బాల్టికునుంచి కాకససువరకూ, పోతున్న లెనినాకను రైలుమార్గం గడచినయేడు విద్యుదీకృతమైనాడు. ప్రపంచ మంతటిలోకే సోవియటు దేశంలోనే ఎలక్ట్రిక్ రైళ్ళు యెక్కువదూరాలకు ప్రయాణిస్తున్నాయి.

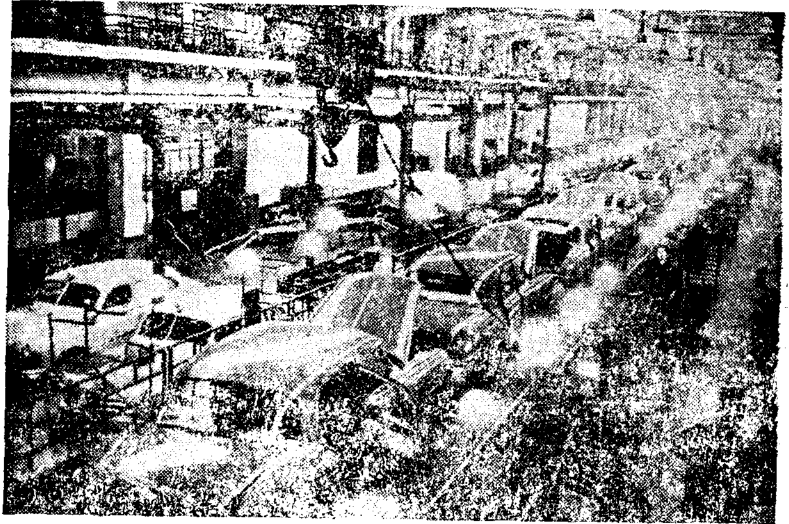


రమారమి యిరవైఏళ్ళ బట్టీ సోవియట్ దేశంలో విమానప్రయాణాలుకూడా ఎక్కువవుతూనేవచ్చాయి. రైళ్ళు, విమానాలేకాదు, భూగర్భ రైలుప్రయాణాలు కూడా బాగా యెక్కువవుతున్నాయి.

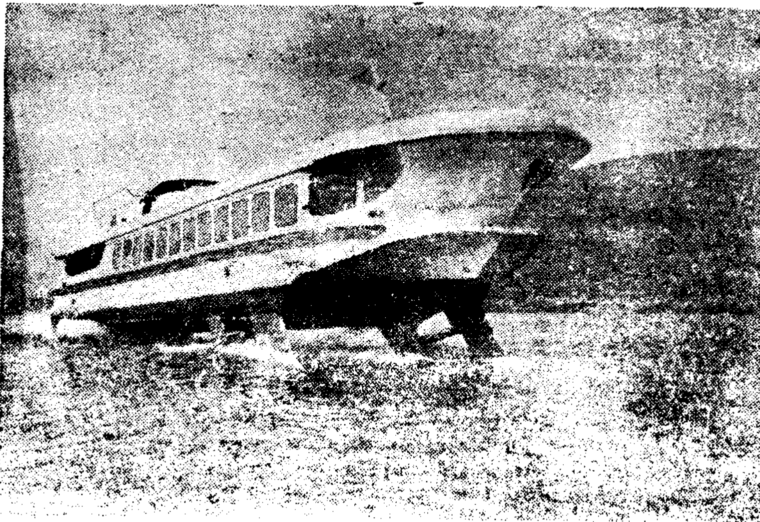
1931 లో సోవియట్ దేశంలో రైళ్ళ మీద,

నౌకలమీద, విమానాలలో దాదాపు 14,000 మిలియనుల మంది ప్రయాణాలు చేసినట్లు లెక్క తేలింది. కాగా రైళ్ళద్వారా, లారీలద్వారా, ఓడలద్వారా 12,000 మిలియనుల బస్తాల సరుకు వొకచోటునుంచి మరొకచోటుకు చేరవేయబడ్డది.

యీ సరుకురవాణా ప్రపంచ మొత్తపు సరుకుల రవాణాలో దాదాపు అరింట ఒకవంతు వుంటుంది. విప్లవానంతరం సోవియట్ దేశపు రవాణా రాకపోకలు బాగాఅభివృద్ధి చెందాయి.



1962 ప్రారంభపుఅంచనాలనుబట్టి సోవియట్ దేశపు విమాన మార్గాల దూరం 400, 00 కిలోమీటరులు, రైలు మార్గాలు 127.000 కిలోమీటరులు, నదీమార్గాలు 140, 000 కిలోమీటరులు, రోడ్లు 290,000 కిలో మీటర్లు, నదీమార్గాలు 140,000 కిలో మీటర్లు, రోడ్లు 290,000 కిలో మీటర్లు భూగర్భరైలుమార్గాలు, పంపులు 16,000 కిలో మీటర్ల దూరాలకు విస్తరించి ఉన్నటూ స్పష్ట పడుతున్నది.



రవాణా రాకపోకలు దిన దినమూ అభివృద్ధిచెందుతున్నాయి. రానున్న రెండు దశాబ్దాలలో పారిశ్రామిక వ్యవసాయవస్తూత్పాదన పెరుగుదలకు తగ్గట్లు రవాణా రాకపోకలు 1961 1980 మధ్య 3.5, 3.6 రెట్లు ఎక్కువవుతాయని అంచనాలను బట్టి వ్యక్తమవుతున్నది. సోవియట్ ప్రధాని యన్. యస్. కృశ్చెవ్ వక్కాణించినట్లు ఈ రవాణా రాకపోకలును ఆర్థిక, సాంకేతిక, విజ్ఞానశాస్త్ర ప్రగతికి తగ్గట్లు పొందికగానే ఏకముగానే పెంపొందించటం జరుగుతుంది.

సహకారదృష్టితో-

సోవియట్ దేశంలో రవాణారాకపోకల సాధనాలు యావత్తూ ప్రజాపరమై ఉన్నాయి. రైలు, విమాన, నౌకామార్గాలన్నీ పొందికగా, ఒక సహకార సుసమన్విత క్రమాన్ని అనుసరించి కొనసాగించబడుతూ వుంటాయి.

ఈ రవాణా రాకపోకల సాధనాలలో – రైళ్ళలో 2 రెట్లు, మోటార్లు లారీల రాకపోకలలో 6.7 రెట్లు, నదీమార్గాలలో 3 రెట్లు అభివృద్ధిని సాధించడానికి సోవియట్ దేశం పథకీకృతంగా కృషి చేస్తున్నది.

1980 కల్లా రైళ్ళద్వారా సరకులరాకపోకలు బాగా తగ్గించివేయబడతాయి. సరకుల రవాణా పైపులద్వారా, లారీలు ఓడలుద్వారా బాగాఎక్కువ చెయ్యబడుతుంది. రైళ్ళమీద సరుకులు ఎగుమతి దిగుమతి నూటికి 78,4 శాతం తగ్గుతాయి.

ముఖ్యంగా ఈ రైళ్ళ రాకపోకలు ప్రజల ప్రయాణాలకు ఎక్కువగా దోహదకారులవుతాయి. సైబీరియా, మధ్యాసియా ప్రాంతాలలో క్రొత్త క్రొత్త రైలు దారుల నిర్మాణం జరుగుతున్నది.

సొవెరె – సిబిరస్కయా ప్రాంతాల 300_700 కిలో మీటర్ల దూరాలకు పది, పన్నెండు కొత్త రైలుదారులు కలుపుతాయి. ట్రాన్స – సైబీరియన్ రైలు దారులు విస్తృతకృతులవుతాయి. తూర్పున యాకుతస్కయా రైలుదారి నిర్మాణమవుతుంది. రైలు దారుల పొడవు ఇప్పటిలో పోలిస్తే ముందుముందు 1-5 అంతలు ఎక్కువవుతుందని చెప్పుకోవచ్చు.

మోటార్ యానాల దూరము – రోడ్లు 3,5 నుండి 4 రెట్లు ఎక్కువవుతాయి.

అజోవ్ – పల్లసముద్రప్రాంత రేవులమధ్య, దూరప్రాచ్య ప్రాంతాలలో ఓడల రాకపోకలు ముందు ముందు బాగా ఎక్కువవుతాయి.

జలవిద్యుత్ స్థావరాల పెంపువల్ల నీటివనరులుకూడ విస్తరిస్తాయి. ఐరోపా ప్రాంతాంలోని సోవియట్ ప్రదేశాలలోనూ రవాణా రాకపోకల సాధనలు అభివృద్ధి చెయ్యబడతాయి.

నవీన సాంకేతిక సాధనలు, త్వరగతి.

ఎలక్ట్రిక్, డీసెల్ బండ్లు, హీట్, గ్యాసులు మొదలైన సాధనాలవల్ల రవాణా రాకపోకలకు వేగోత్కర్షణకు కల్పించ వీలవుతుంది.

ఈ నూతన సాంకేతిక ప్రక్రియవల్ల సరుకుల రాకపోకలవేగాన్ని గంటకు 100–150 కిలోమీటర్లు అధికం చెయ్యవచ్చు అట్లాగే ప్రయాణీకుల రాకపోకల వేగం గంటకు 140-180 కిలో మీటర్లు పెరుగుతుంది. అనేక కొత్త విమానదారులు కూడ నిర్మాణమవుతున్నాయి.

గంటకు 2,500–3,000 కిలోమీటర్లు ప్రయాణించే విమానాలు రాబోతున్నాయి. 100–150 ప్రయాణీకులతో 6,000 కిలోమీటర్లు ఆగకుండా ప్రయాణాలు జరిపే విమానాలను ప్రవేశపెట్టటం జరుగుతున్నది.

హైడ్రోఫోయిల్ క్రాఫ్ట్ ప్రవేశపెట్టటంతో నదీమార్గాల మీద గంటకు 90 కిలో మీటర్లు ప్రయాణించే నౌకలు నడుస్తాయి. రాకపోకల రవాణాల అభివృద్ధికి నూతన సాధనలపై అన్వేషణలు పెద్ద ఎత్తున కొనసాగించబడుతున్నాయి. రైళ్ళ వేగాన్ని ఎక్కువ చెయ్యటానికి ఎయిర్ టాబ్రికేషన్ ప్రక్రియలు అనుబంధితం కాబోతున్నాయి. ఉత్తర సముద్రమార్గాల జల గర్భనౌకలు యానాలు ఎక్కువవుతాయి.

రాకెట్లుకూడా ప్రయాణీకులకు వినియోగితమైనట్లయితే రవాణారాకపోకలలో మహత్తర విప్లవం, ఒక బృహత్తర పరిణామం వచ్చినట్లే,

—డాక్టర్ అలెగ్జి మిఖెయేవ్, [సాంకేతిక విజ్ఞాన శాస్త్రవేత్త.

పిలుపు

ఈనాడు దేశంలో చైనావారి దురాక్రమణ పద్ధతి ఫలితంగా ఏర్పడిన అత్యవసర పరిస్థితులను రెగ్యులర్ ఫోర్సు యుద్ధ కార్యక్రమాలయందు నియమితమైనప్పుడు మనప్రాంతాలలో ఒడుదుడుకుల పరిస్థితిని క్రమపరచేందుకు లోకలు పోలీసునకు మారుగా పనిచేసేందుకు హోంగార్డు దళాల సమీకరణ ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం అమలు జరుపుచున్నది. ప్రతియువకుడు దేశరక్షణ కార్యక్రమ విధానం పటిష్ఠితం చేయటానికి ముందడుగువేస్తూ హోంగార్డు దళాలలో చేరండి. క్రమశిక్షణతోపాటు పౌరరక్షణా బాధ్యతలు, పౌరబాధ్యతలు అగ్నిప్రమాద నివారణ, పద్ధతులు ప్రథమ చికిత్స తరగతులు, నిబంధనలు వగైరా రహదారి విషయములందు బోధనాతరగతులు సాగును. పవిత్రమైన యీ రక్షణ కార్యక్రమంలో మీరందరు హోంగార్డులుగాచేరి మీ విధిని నిర్వర్తించండి.

వివరములకు :

మీమీ ప్రాంతాలలో పోలీసు అధికారులను కలిసి సంప్రదించండి.

" ఎడిటర్.

రోడ్డు ప్రమాదాల కారణాలు.

ప్రతిరోడ్ ప్రమాదానికీ ఒకటికిమించి కారణాలుగా అనేకం చెప్పవచ్చును. దీనికి హేతువేమిటంటే ప్రతి రోడ్ ప్రమాదంలోను రోడ్లు, వానిపైనడిచే బండ్లు, వానినివాడే ఇతరులు, ఈ ముగ్గురసంబంధం సక్రమముగా సాగక అడ్డదిడ్డమైనప్పుడే ప్రమాదం సంభవిస్తుంది. ముఖ్యంగా రోడ్ మీాదనడిచివెళ్ళేవారుకానిరోడ్డువాడేవారుకానిప్రమాదాలకు కారణభూతులౌతారు. రోడ్లను వాడుకునేవారు తాము వాడేరోడు చెడ్డవైనప్పటికీ తామువాడేబండ్లుచెడ్డవయినప్పటికితగిన జాగ్రత్తలో వాడుకుంటే ప్రమాదాలుసంభవించడమే తక్కువవుతుంది. చట్టరూపేణా కొన్ని కొన్నిరకాల ప్రవర్తన తప్పని చెప్పబడింది. యునైటెడ్ కింగ్‌డమ్, న్యూజిలాండ్, గ్రేట్ బ్రిటన్ వగైరా దేశాలలో విజ్ఞానులందరు కలసి నిర్ణయించిన సిద్ధాంతాలపై రహదారుల వినియోగం సిద్ధాంతీకరింపబడి చట్టబద్ధంగా అనుసరింపబడుతుంది. రోడ్లను, బండ్లను వాడేవారు తగిన జాగ్రత్తలు తీసుకొంటుంటే, మంచిరోడ్లు మంచిబండ్లు వాడడం అలవరుచుకోవడంవలన ప్రమాదాలసంఖ్య పూర్తిగా తగ్గించివేయడానికి అవకాశం ఉన్నది.

మోటారుబండ్లు తల్లక్రిందులగుటకు కొన్ని వివరాలు గమనిద్దాం. ముఖ్యంగా బండికి తగిలించిన ఎడ్జీలు బాగుండకపోవడం, రోడ్లు ఉపరితలం సమానంగావుండక గుంటమిట్టలతో ఎగుడుదిగుడుగా ఉండటం లేక బండ్లను అధికవేగములో నడపడంవలనను లేక రోడ్‌ను తమతోపాటు వాడు ఇతరులు సక్రమంగా వారి ఉచిత భాగమందు వాడక మననడకకు ఇబ్బంది కలుగజేసినందువలన మనం అతిశీఘ్రంగా బ్రేకులు వేయడంవలనను, సంభవించును. యునైటెడ్ కింగ్‌డమ్‌లో 1958 లో లెక్కలు తేల్చగా వేసంగిలో జరిగిన 2,01,861 ప్రమాదాలలో 18,945 ప్రమాదాలు స్కిడ్డింగ్ అనగా చక్రములు జారుటవలన తలక్రిందులైనట్లు గుర్తింపబడినవి.

రోడ్డుప్రమాదాలలో రోడ్లు నిర్మింపబడిన విధానము, నిర్మాణసౌష్టవము, నిర్మాణమునందలి సాఫీతనము పయినగూడా కారణములు కలసియుండును. రోడ్లనిర్మాణపు పద్ధతి ఆధునికముగాను, శాస్త్రీయముగాను యున్నయెడల రవాణారద్దీలో యేర్పడిన అనేక సమస్యలను పరిష్కరించుటయేగాక తరచు ప్రమాదములు తటస్థపడకుండా జాగ్రత తీసుకొనవచ్చును. గ్రామీణరహదారులు, రాష్ట్ర రహదారులు, జాతీయ రహదారులు యీ మూడింటియందును నిర్మాణపద్ధతులు వేరువేరుగా చెప్పబడినవి. చాలా దేశములలో గుర్రములు పరుగెత్తుటకు తయారుచేయబడిన రోడ్లమీాదనే వేగముగాపరుగెత్తు మోటారుబండ్లనుపోనిచ్చుట ఆచారమునందు కలదు. రెండుబండ్లు వొకేసారి తప్పుకొనుటకు వీలయిన వెడల్పులో నిర్మింపబడినరోడ్లయందు రోడ్డుప్రమాదములు తక్కువగానున్నటుల గుర్తింపబడినది. అనాటికంటె ఈనాడు రోడ్లనిర్మాణమునందు మన్నికను పెంచుటయేగాక రోడ్ల వుపరితలము సాఫీగా వుంచుటవలన అనగా గుంటలు, మిట్టలులేని సమానమయిన రోడ్లపైభాగమునకు సమయము ఏర్పాటు

చేయుటవలన వేగముగా నడుచుబండ్లు నడుదుడుకులు లేకుండా సాఫీగా దొర్లిపోగలవు. రోడ్లయందు బండ్లునడుచునపుడు రోడ్లప్రక్కనవున్న లైట్లకాంతివలన రోడ్లవుపరితలము స్పష్టముగా కనుపడులాగున యేర్పరచినాగూడా రోడ్లప్రమాదములు తగ్గును. యీ విధమయినమంచిరోడ్ల నిర్మాణమునకు అధికమయిన పెట్టుబడిసొమ్ము కావలసివచ్చును. యీనాడు ప్రపంచ వ్యాప్తముగా క్రొత్తక్రొత్త పద్ధతులను కనుగొనబడి అనుసరించుటవలన రోడ్డుప్రమాదములునివారించవచ్చుననే అభిప్రాయము కలదు. ముఖ్యంగా పట్టణప్రాంతములలో రోడ్లకిరుప్రక్కలామంచి లైటింగువసతి నేర్పరచి రోడ్లవుపరితలము సక్రమముగా కనబడులాగున చేయగలిగినచో కంటిచూపు సరిగలేనివారయినను చాలవరకు లైట్లకాంతిలో రోడ్డునందలిమిట్టపల్లములను గ్రహించిపోవుటవలన రాత్రులందుజరుగు ప్రమాదములు చాలవరకు తగ్గించవచ్చునని భావింపబడుచున్నది.

రోడ్డుప్రమాదాలకు వాతావరణ పరిస్థితులు కూడ చాలవరకుకారణములుకాగలవు.బిటనులో పొగమంచువలన దారికనపడక అనేక ప్రమాదములు జరిగినవి. అల్లేవానలవలనను, వేడిమివలనను, మంచువలనను సక్రమముగా పరచబడని రోడ్లు వానియంతట అవియే దెబ్బతినిపోగల అవకాశము గలదు.అప్పుడు రోడ్ల వుపరితలము చెడిపోయి ప్రమాదములకుదారితీయును. కనుక ఆధునికులు నాగరికతా జ్ఞానముతో రోడ్లనిర్మాణము చేయునపుడు యేరకమయిన వాతావరణ పరిస్థితులనయినా తట్టుకొనగలిగే మన్నికగల రోడ్లను శాస్త్రీయంగా నిర్మించటముఅత్యావసరమయిన విషయము. అల్లే గ్రామీణరహదారులను, రాష్ట్ర రహదారులను జాతీయరహదారులస్థాయిలో నిర్మించుటవలన రోడ్డులింకల వద్ద రోడ్డు చెడిపోక స్వాభవముగానుండును. రోడ్డు వెంబడినడుచు బాటసారులకు,రోడ్లు వెంబడిపోయే సైకిలిస్టులకు ప్రత్యేక మార్గవిభాగము జాతీయరహదారులవెంట ఏర్పరిచి రోడ్లనిర్మాణము సాగించిన యెడల వేగముగా పోవుబండ్లకును మెల్లగాసాగు ప్రయాణీకులకును గమనమునందు కలిగే తేడావలన ఏర్పడే రోడ్డుప్రమాదాలు పూర్తిగా నివారింపవచ్చు.

రోడ్డుప్రమాదములయందు పయనించేబండ్లవలన కలిగే ప్రమాదములు చాలా తక్కువనే చెప్పాలి. మోటారుబండులయందు బ్రేకులు లేకయో టయిరు అంచులుచెడిపోయో, స్టీరింగు కదలకనో లేక జారిపోయో ప్రమాదములు జరుగుట గమనింపగలము. రోడ్డుప్రమాదములకు బండ్లయొక్క సౌష్టవముకూడా వొక కారణమేనని చెప్పవచ్చును. బండ్లకు సరిగా లైట్లు, బ్రేకులు లేకపోవుటవలన యెక్కువ ప్రమాదాలుజరుగును. వీనియందు శ్రద్ధవహించినచో ప్రమాదములు చాలావరకు తగ్గునని తేల్చబడినది. న్యూజిలండ్ దేశమునందు ట్రాన్సుపోర్టు బండ్లుకానీ, కారులు, మోటారుసైకిళ్ళు మొదలగు బండ్లుగానీ రోడ్లనువాడే ప్రతిబండియు తయారుచేసినవాని జాగ్రత్తలను లేక రోడ్డు ప్రమాదములు నివారించుటకు చెప్పబడిన జాగ్రత్తలకనుగుణముగా వుండవలసిన సామానులు వున్నవో లేవో గమనింపబడిన వెనుకగానీ రోడ్లపయికి వాడకమునకు తీసికొని రాగూడదని ఆంక్ష విధింపబడినది. అందుకుభిన్నముగా నడిచేవారిపై చర్యతీసికొనబడుచున్నది. బ్రేకులు హారన్, స్టీరింగు, టైరులు, కాషన్ దీపములు

పగయిరా సక్రమముగావుంచుకొనుటయందును డ్రైవరు తాను జాగరూకుడయి యున్నచో రోడ్డుప్రమాదములు పూర్తిగా తగ్గిపోవును.

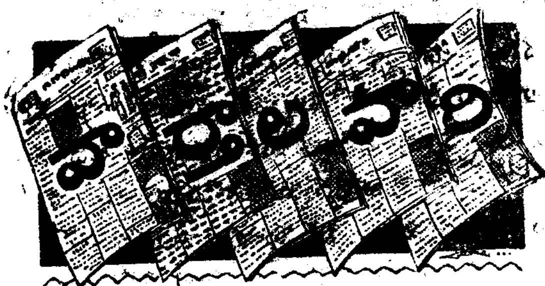
రోడ్లనువాడేవారు, రోడ్డు ప్రమాదములయందు ముఖ్యమైన పాత్రవహింతురు. బండ్లను తోలువారు తమ రక్షణతో పాటు, యితరుల రక్షణగూడ గమనింపవలెను. బాటసారులు తమ రక్షణకై పూర్తిజాగ్రత తీసుకొన్నచాలును. బండ్లలో ప్రయాణము చేయువారు కొలది జాగ్రత తీసుకొన్న ప్రమాదములు సంభవింపవు. రోడ్డు ప్రయాణము చేయుటకు ముందు మత్తు పదార్థములను సేవించుట రోడ్డువాడకముదారులందరూ మానివేయవలయును. మోటారుబండ్ల డ్రయివింగు అనేది రోజువారీ సాధించే అలవాటు. యీ అలవాటును ఎంత సక్రమముగాను శాస్త్రీయంగాను, ఓర్పుతోను శ్రమకోర్చి అలవర్చుకొంటే అంత తక్కువ ప్రమాదాన్ని కలిగించినవార మౌతాము. మోటారుబండ్లను నడపునపుడు బండ్లను నడిపే ప్రావీణ్యముతో బాటు తగినంత ఓర్పు, నెమ్మదితనము, చూపించి రాబోవు ప్రమాదములను వూహించుకొని తెలివిగ తప్పుకొనుటకు ప్రయత్నముచేయు డ్రైవరు మంచినేర్పుగలవాడనిచెప్పవచ్చును. రోడ్డు ప్రమాదములందు జాగ్రత్తగలవారెప్పుడును ప్రమాదములకు గురికారు. యీ నేర్పునకు జాగరూకత, పరిశీలన, వుపాయము యీ ౩ ను కలసి పనిచేసినప్పుడే ప్రమాద నివారణ జరుగగలదు.

రోడ్డు ప్రమాదములను నివారించేందుకు మోటారు డ్రైవరు వుద్యోగమునకు శిక్షణ పొంది ధర్మనిష్ఠులై ప్రజాశ్రేయస్సు కోరి త్యాగనిరతి కలిగిన వ్యక్తులైనవారు పనిచేసినచో రోడ్ ప్రమాదములు పూర్తిగా నివారింపదగును. ధర్మభ్రష్టులై విధినిర్వహణ తెలియక విలాసాల ధీమాతో విజ్ఞానహీనముగా ప్రవర్తించే ఎవ్వరైనను రోడ్డుప్రమాదములను అధికముగా చేసినవారే అగుదురు. రోడ్లయందు నడచు బాటసారులు, సైక్లిస్టులు, బండ్లను తోలువారు వేగముగానడచు బండ్లను తోలువారు, లాగుడుబండ్లను చేరవేయువారు మొదలయినవారు తమతమ విద్యుక్తము నెరిగి ప్రవర్తింపవలెను.

మోటారుబండ్ల ప్రమాదములు

మోటారుబండ్లను నడపు డ్రయివర్లకు మోటారుబండ్లను గురించి, వానినడకనుగురించి విపులమయిన శాస్త్రీయజ్ఞానములేకుండాబండ్లను నడిపే అలవాటుమాత్రమే కలిగియుండుటవలన ప్రమాదములు హెచ్చుగా తటస్థపడుటకు అవకాశము గలదు. రోడ్లవెంట బండిపోవునపుడు బండియొక్క గమనమును అనుకొన్నవిధంగా అరికట్టి ప్రయాణము సాగించలేని డ్రైవరుప్రమాదములకు కారణభూతుడగుచున్నాడు.

రోడ్లగమనము, సౌష్టవము, మన్నికకు వాతావరణము బోధించు రోడ్‌గుర్తులను తెలిసికొనలేని డ్రయివర్లు అకస్మాత్తుగా ప్రయాణమధ్యమందు కలిగే రోడ్ మార్పులకు అనుగుణంగా బండ్లనునడుపలేక కంగారుపడి ప్రమాదములకు కారణభూతులగుచున్నారు. మోటారుబండ్లను నడుపు డ్రయివర్లు బండ్లకు చార్జీ తీసుకొన్నచో ఆ ముందుబండ్లు తాము నిర్దేశించుకొన్న ...ణమునకు అనుగుణంగా నడిచేందుకు ...వాతు గలిగివున్నవో లేవో తెలిసికొను పరిశీలన చేయకబోవుటవలన అకస్మాత్తుగాబండ్లు



ఇతరదేశాలనుండి పొందే ట్రాక్టరు దిగుమతులతోపాటు ఈఏడాది మనదేశంలో 4250 ట్రాక్టర్లు ఉత్పత్తి అయినాయి.

♦ ♦ ♦

రోడ్లపైన, రైలులయిన్లపైన నడపటానికి వీలుకలిగించిన మోటారుబండ్ల వాడకాన్ని పరిశోధించిన మిస్టర్ డి. పి. రావుగారిని భారత పరిశోధనాభివృద్ధి బోర్డువారు సన్మానించారు.

♦ ♦ ♦

15 హార్సుపవరుతో 2 సిలిండరులు కలిగి గం॥కి 75 కిలోమీటర్లు పోగలిగిన "స్పుత్నిక్" మోటారుకారును సోవియట్ దేశంలో తయారు చేశారు. మూడు మీటర్ల పొడవు 1 మీటరు ఎత్తుకలిగి ఇద్దరు పెద్దలు ఇద్దరుపిన్నలు కూర్చునే అవకాశం కలిగివుంటుందట.

♦ ♦ ♦

అధికబరువులను మోసే శెలెండులారీలను నడవనిచ్చుటవలన మైసూరురాష్ట్రంలో రోడ్లు దెబ్బతిన్నట్లు గుర్తించి వానిపర్మిట్లు లేదా పా యిటు తగ్గించి రోడ్లరక్షణకు జాగ్రత్తలు తీసుకున్నారు.

* * *

అస్సాంరైల్వే లైలు ప్రక్కన అడవులను నిర్మూలించి రోడ్లనిర్మాణానికి ప్రభుత్వం యోచిస్తున్నది.

* * *

బస్సుమార్గాల జాతీయకరణ పధకాన్ని సక్రమంగా ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం తలపెట్టిందని కర్నూలు బస్సుయజమానుల రిట్ పిటీషన్ కొట్టివేస్తూ ఆంధ్రప్రదేశ్ హైకోర్టు న్యాయమూర్తులు ధృవపరిచారు.

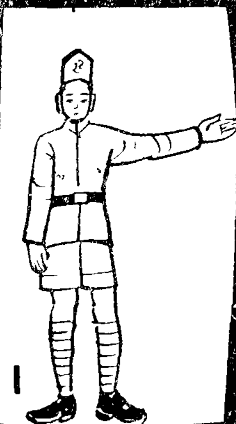
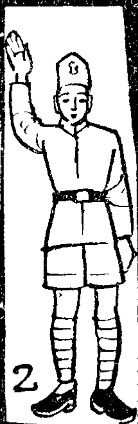
♦ ♦ ♦

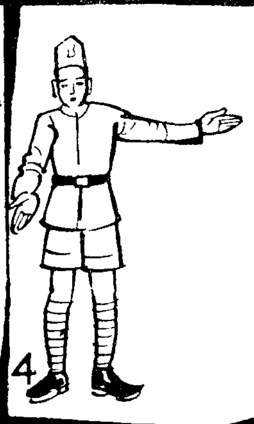
మోటారుబండ్ల పన్నులచట్టాన్ని సవరించి ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం ప్రచురించిన క్రొత్త చట్టం ప్రకారం ప్రతిమోటారుయజమాని పన్నులను క్వార్టరు మొదటినెలలోని 15 వ తేదీలోగా చెల్లించి టోకెన్ పొందనిచో పెనాల్టీలు చెల్లించవలసియుండును.

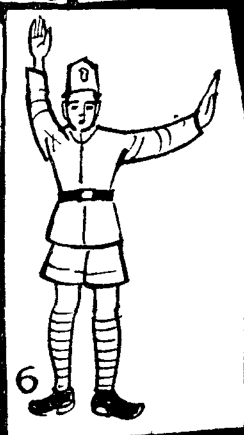
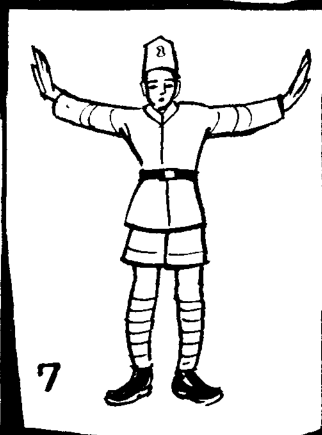
(25 వ పేజీ తరువాయి)

చెడిపోవుట తటస్థించును. అట్టి అజాగ్రత వలన ప్రమాదములకు కారణభూతు లగుచున్నారు. మోటారు బండ్లను తాహతుకుమించిన వేగముతో సాగ వీలులేని రోడ్లయందు నడుపుటచే డ్రయివర్లు ప్రమాదములకు కారణభూతు లగుచున్నారు. సచ్ఛీలములేని డ్రయివర్లు చెడు అలవాటులకు గురియై ప్రయాణములమధ్య సక్రమముగా బండులను నడపలేక మత్తెక్కి ప్రవర్తించుటవల్ల ప్రమాదములకు కారణభూతు లగుచున్నారు.

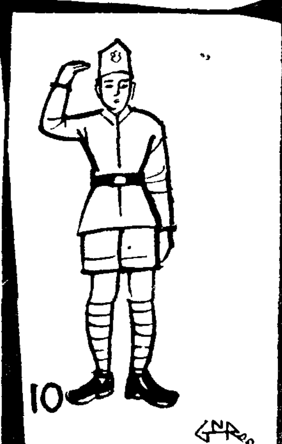
N. B మేనెల రవాణా సమాచార్ చివరి అట్టపై ప్రచురించిన రోడ్ గుర్తులను ప్రతిడ్రయివరు తెలిసికొని ప్రమాద నివారణకొరకు బండ్లను నడుపుట మరచరాదు.


1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

ROAD TRAFFIC SIGNS RECOGNITION CHART

రోడ్డు ప్రయాణపు గుర్తులను తెలుపు పట్టిక

మోటారు నడుపు ప్రతివారున్ను రోడ్డు ప్రయాణపు గుర్తులన్నిటియొక్క అర్థము తెలుసుకొనవలసినదిగా శాసనరీత్యా కోరడమైనది

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2
Wrapper Printed at Sri Sarada Press, Vijayawada-2.